

？ アフリカ 4 南アフリカ 鉄道建設小史

著者	林 晃史
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジアを見る眼
シリーズ番号	80
雑誌名	「のりもの」と「暮らし」 - 第三世界の交通機関
ページ	172-177
発行年	1990
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00018006

4 南アフリカ

鉄道建設小史

林 晃史

南部アフリカの鉄 南部アフリカには海への出口をもたない内陸国が多い。これらの国々はす
道網は南アに偏在 べて隣国を経由して輸出入品を輸送せざるを得ない。平和時なら問題はな
いが、一九七〇年代は南部アフリカの解放闘争によって鉄道輸送が遮断され、また国境閉鎖、代
替ルートへの変更などあつて、内陸輸送に苦労した。さらに八〇年代に入ると、アパルトヘイト
を続ける南アフリカ共和国（以下、南ア共和国という）の不安定化工作によって鉄道爆破や反政府
組織のゲリラ活動があり、これら内陸国は一樣にアパルトヘイト政策に反対しながらも、南ア共
和国経由の南アフリカ鉄道に依存せざるを得ない状況におかれている。

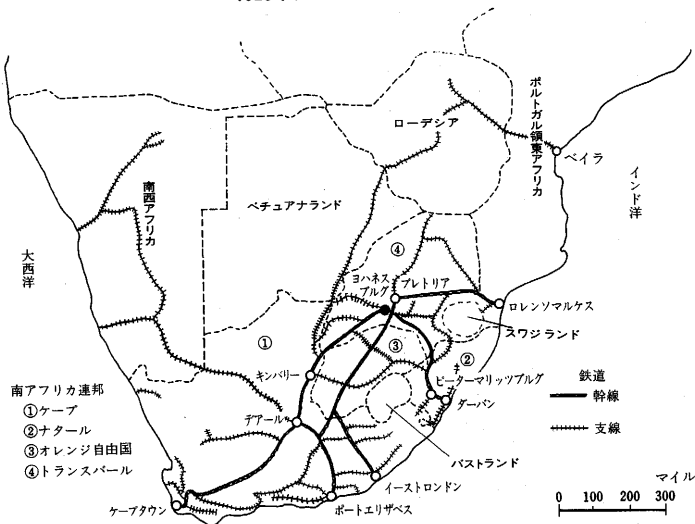
地図を見れば明らかのように、モザンビークを除き、ほとんどの南部アフリカ諸国が主要幹線
一本という状態に対し、南ア共和国は鉄道が網の目のように四通八達している。さらによく見る
と、ケープタウン、ポート・エリザベス、イースト・ロンドン、ダーバンの各港から内陸のキン
バリーやヨハネスブルグに向かって集中していることがわかる。これは十九世紀後半のダイヤモ

ンド鉱脈と金の富鉱の発見と密接に結びついている。以下、南アフリカ（現在の南ア共和国）の鉄道の発展を簡単にレビューしてみよう。

**ダイヤ鉱・金鉱の 南アフリカの最初の鉄
発見による鉄道需要** 道建設はケープ植民地
であるといわれるが、それは間違いで、
ナタール植民地のポイントからダーバン間の
二マイルが一八六〇年に敷設されたのが最初
である。次いでケープ植民地のケープタウン
からウエリントン間五七マイル（一八六三年）、
同じくソルト・リバーからワインベルク間六
マイル（一八六四年）がそれに続く。いずれ
も民間会社の手によって行われ、目的は内陸
の入植者のためであった。

一八六七年のキンバリーのダイヤモンド鉱
脈の発見は内陸への鉄道建設の需要を高めた。

1920年代南部アフリカの鉄道



ウェリントン・キンバリー間は六〇〇マイルあり、民間会社の資力では無理であった。ケープ植民地政府は、既設鉄道の買収を議会にはかり、その買収金七八万ポンドをロンドンで起債し、七三年に買収した。ナタール植民地政府も同様の手段で七六年四万ポンドで既設鉄道を買収した。このように鉄道を官営化したのちケープ植民地は七四年三つの主要港ケープタウン、ポート・エリザベス、イースト・ロンドンからそれぞれキンバリーに向かう鉄道建設を開始し、オレンジ自由国国境に近いデ・アールで三線はいったん合流し、さらに内陸に延ばして八五年キンバリーに達した。一方、ナタール植民地ではダーバン港から首都ピーター・マリッツブルグを結び、そこから南北両方に延びる鉄道を建設した。

一八八六年、トランスヴァール共和国ヴィットヴァーテルスラント（現在のヨハネスブルグ）で一大金鉱脈が発見された。当時金鉱採掘の資材はすべて牛車オックスワゴンによって運ばれていた。ゴールド・ラッシュによって始まった人口の増大、資材の需要は、鉄道輸送を十分採算のとれる事業とし、ケープ植民地とナタール植民地の間で、ラントへの鉄道建設合戦が起こった。しかしラントへの鉄道延長にはいくつかの問題があった。ケープ植民地の場合、内陸の二つのブーア人の共和国であるオレンジ自由国とトランスヴァール領内を通過するため、まず関税の取極めが必要であった。オレンジ自由国とは一八八九年に協定が結ばれたが、トランスヴァールのほうはやっかいであった。なぜなら、金鉱発見前の一八八五年にトランスヴァールのフォルクスラート（議会）は、すでにオランダ南アフリカ鉄道会社にポルトガル領東アフリカのロレンソ・マルケス港（現

マプト)から首都ブレトリア間の鉄道建設の許可を与えていたからだ。ケーブ植民地政府はオレンジ自由国での鉄道建設のかたわらオランダ南アフリカ鉄道会社との交渉をすすめ、ついにヴァール・リバー・ヨハネスブルグ・ブレトリア間九〇マイルの鉄道敷設権を獲得し、一八九二年にラントとケーブタウン間は開通した。一方、オランダ南アフリカ鉄道会社も鉄道建設をすすめ、一八九四年ロレンソ・マルケス・ブレトリア間鉄道が開通した。

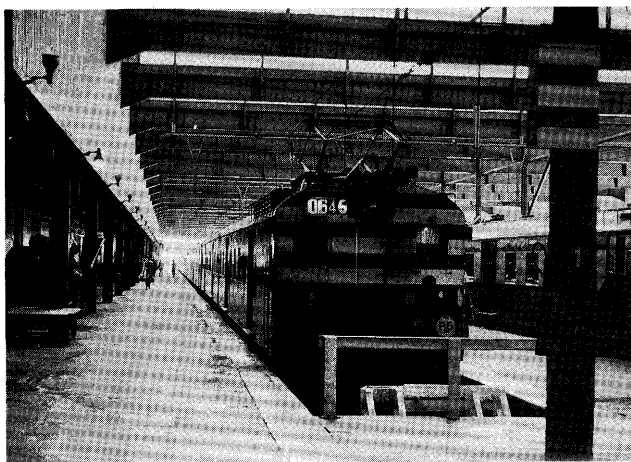
ところで、競争相手のナタール植民地はどうなったか。ナタール植民地もトランスヴァール政府、オランダ南アフリカ鉄道会社と交渉しなければならなかった。その結果、ナタール線はハイデルベルグまでで残りのヨハネスブルグまでは会社が受け持つという合意が成立し、一八九五年ダーバン―ラント間は開通した。このようにして、金鉱発見後十年以内にラントはケーブタウン港、ダーバン港、ロレンソ・マルケス港と結びついた。

南アフリカ鉄道の次の発展は支線の拡張であった。紙数の関係でその発展の詳細についてはふれないが、下の表からその発展の様相が推察できよう。ただ重要なことは、アングロ・ブーア戦争(一八九九―一九〇二年)とその結果である。この戦争の目的は、J・A・ホブソンが見抜いたようにイギリス帝国主義がラントの金を狙ったことであったが、結果としてはブーア人の二つの共和国(トランスヴァールとオレンジ自由国)が負け、戦後イギリスの直

南部アフリカの鉄道の発展

	マイル数
1860-69	68
1870-79	781
1880-89	1,065
1890-99	2,046
1900-09	2,977
1910-19	2,605
1920-24	233
合 計	9,775

(出所) 参考文献(3)。



運転席の窓が小さい南アフリカの通勤電車
(プレトリア駅 写真：吉田昌夫)

轄植民地に編入された。一九一〇年南ア連邦が成立してケープ植民地、ナタール植民地とともに四州となった。鉄道に関しては、戦後二つの共和国の鉄道は植民地間審議会の管理下に置かれ、オランダ南アフリカ鉄道会社所有鉄道はイギリスに売却された。

連邦成立後、四つの植民地の鉄道はすべて連邦政府に移管され、南アフリカ経済発展の原動力となった。

南アの鉄道支配力 以上、簡単に述べた過程と近隣諸国の対抗を経て発展した南アフリカの鉄道は、もちろん現在アフリカ大陸随一である。その後モータリゼーションの発達によって一九二〇年代鉄道新設はほぼ止まったが、七〇年代以降の南部アフリカ解放闘争の激化と独立した国々の反アパルトヘイト政策によって、南部アフリカでは前述したように鉄道の重要性

が高まっている。

この状況を反映して南ア共和国は盛んに画策している。

例えば親南ア政策をとる内陸国マラウイに対しては、南ア共和国が全額出資してモザンビークのナカラ港に通じるナカラ線を一九七一年完成させた。また、内陸国スワジランドに対しては、八二年二月の「秘密不可侵条約」の締結の見返りにリチャーズベイ港に通じる鉄道を八四年に着工し、八六年竣工させた。

しかし南部アフリカ諸国は基本的にアパルトヘイトに反対しており、南ア共和国の南部アフリカ経済支配を脱却するために九カ国が加盟して一九八〇年「南部アフリカ開発調整会議(SADC)」を発足させ、その主要目標を鉄道を含む輸送・通信の建設・修復に置いている。

〈参考文献〉

- (1) van der Poel, J., *Railway and Customs Policies in South Africa, 1885-1910*, London, Oxford Univ. Press, 1933.
- (2) Frankel, S. H., *The Railway Policy of South Africa*, Johannesburg, Juta, 1928.
- (3) DeCook, M. M., *Selected Subjects in the Economic History of South Africa*, Cape Town and Johannesburg, Juta, 1924.

(はやし こうじ／アジア経済研究所地域研究部長)